

## 明 細 書

## 内燃機関の制御装置および内燃機関の失火判定方法

## 5 技術分野

本発明は、燃料および空気の混合気を筒内で燃焼させて動力を発生する内燃機関の制御装置および内燃機関の失火判定方法に関する。

## 背景技術

- 10 従来から、特許文献 1 は、筒内圧検出手段によって検出された各燃焼室の筒内圧信号を重畳させ、重畳された筒内圧信号に基づいて算出される失火判定指標を用いて失火状態を判定する内燃機関の燃焼状態検出装置を開示している。
- このように、複数の燃焼室それぞれの筒内圧力を重畳させれば、失火の有無により、上死点前後の信号波形の対称性に顕著な変化が認められることになるため、内燃機関の燃焼の全域において失火判定を実行することができる。
- 15

- しかしながら、上述の従来の燃焼状態検出装置では、基本的に、筒内圧検出手段より検出された筒内圧を微小な単位クランク角ごとに積分処理することによって失火判定指標が算出される。このため、従来の燃焼状態検出装置における演算負荷は多大なものとなっており、従来の装置を例えば車両用内燃機関等に適用するのは實際上容易なことではなかった。
- 20

【特許文献 1】 特開平 11-82150 号公報は、

## 発明の開示

- 本発明は、筒内における失火状態を低負荷で精度よく判定可能とする実用的な内燃機関の制御装置および内燃機関の失火判定方法を提供する。
- 25

本発明による内燃機関の制御装置は、燃料および空気の混合気を筒内で燃焼させて動力を発生する内燃機関の制御装置において、筒内圧検出手段と、筒内圧検出手段によって検出された筒内圧力と、当該筒内圧力の検出時における筒内容積とに基づいて制御パラメータを算出する演算手段と、演算手段によって算出された制御パラメータに基づいて、筒内における失火状態を判定する失火判定手段とを備えることを特徴とする。

制御パラメータは、筒内圧検出手段によって検出された筒内圧力と、当該筒内圧力の検出時における筒内容積を所定の指数で累乗した値との積であると好ましい。

10 演算手段は、所定の2点について制御パラメータを算出し、失火判定手段は、当該所定の2点間における制御パラメータの差分が第1の閾値を下回っている場合に筒内が半失火状態にあると判断すると好ましい。

失火判定手段は、上記所定の2点間における制御パラメータの差分が第1の閾値を下回っており、かつ、第1の閾値よりも小さい第2の閾値を下回っている場合に筒内が完全失火状態にあると判断すると好ましい。

上記所定の2点の一方は、吸気弁開弁後かつ燃焼開始前に設定され、他方は、燃焼開始の後かつ排気弁開弁前に設定されると好ましい。

本発明による内燃機関の失火判定方法は、燃料および空気の混合気を筒内で燃焼させて動力を発生する内燃機関の失火判定方法において、

20 (a) 筒内圧力を検出するステップと、  
(b) ステップ(a)で検出した筒内圧力と、当該筒内圧力の検出時における筒内容積とに基づいて制御パラメータを算出するステップと、  
(c) ステップ(b)で算出した制御パラメータに基づいて、筒内における失火状態を判定するステップとを含むものである。

25 制御パラメータは、ステップ(a)で検出した筒内圧力と、当該筒内圧力の

検出時における筒内容積を所定の指数で累乗した値との積であると好ましい。

ステップ（b）では、所定の2点について制御パラメータを算出し、ステップ（c）では、当該所定の2点間における制御パラメータの差分が第1の閾値を下回っている場合に筒内が半失火状態にあると判断すると好ましい。

- 5     ステップ（c）は、上記所定の2点間における制御パラメータの差分が第1の閾値を下回っており、かつ、第1の閾値よりも小さい第2の閾値を下回っている場合に筒内が完全失火状態にあると判断することを含むと好ましい。

上記所定の2点の一方は、吸気弁開弁後かつ燃焼開始前に設定され、他方は、燃焼開始の後かつ排気弁開弁前に設定されると好ましい。

10

#### 図面の簡単な説明

図1は、本発明において用いられる制御パラメータ $P V^{\kappa}$ と、燃焼室内における熱発生量との相関を示すグラフである。

図2は、本発明による内燃機関の概略構成図である。

- 15     図3は、図2の内燃機関の動作を説明するためのフローチャートである。

#### 発明を実施するための最良の形態

- 本発明者らは、演算負荷の低減化を図りつつ高精度な内燃機関の制御を可能にするために鋭意研究を重ねた。その結果、本発明者らは、筒内圧検出手段によって検出された筒内圧力と、当該筒内圧力の検出時における筒内容積とに基づいて算出される制御パラメータに着目するに至った。より詳細には、本発明者らは、クランク角が $\theta$ である際に筒内圧検出手段によって検出される筒内圧力を $P(\theta)$ とし、クランク角が $\theta$ である際の筒内容積を $V(\theta)$ とし、比熱比を $\kappa$ とした場合に、筒内圧力 $P(\theta)$ と、筒内容積 $V(\theta)$ を比熱比（所定の指数） $\kappa$ で累乗した値 $V^{\kappa}(\theta)$ との積として得られる制御パラメータ $P$
- 20
- 25

( $\theta$ )・ $V^{\kappa}$ ( $\theta$ ) (以下、適宜「 $P V^{\kappa}$ 」と記す)に着目した。そして、本発明者らは、クランク角に対する内燃機関の筒内における熱発生量 $Q$ の変化パターンと、クランク角に対する制御パラメータ $P V^{\kappa}$ の変化パターンとが、図1に示されるような相関を有することを見出した。ただし、図1において、 $-360^{\circ}$ 、 $0^{\circ}$  および  $360^{\circ}$  は、上死点に、 $-180^{\circ}$  および  $180^{\circ}$  は、下死点に対応する。

図1において、実線は、所定のモデル気筒において所定の微小クランク角おきに検出された筒内圧力と、当該筒内圧力の検出時における筒内容積を所定の比熱比 $\kappa$ で累乗した値との積である制御パラメータ $P V^{\kappa}$ をプロットしたものである。また、図1において、破線は、上記モデル気筒における熱発生量 $Q$ を次の(1)式に基づき、 $Q = \int dQ$ として算出・プロットしたものである。なお、何れの場合も、簡単のために、 $\kappa = 1.32$ とした。

【数1】

$$\frac{dQ}{d\theta} = \left\{ \frac{dP}{d\theta} \cdot V + \kappa \cdot P \cdot \frac{dV}{d\theta} \right\} \cdot \frac{1}{\kappa - 1} \quad \dots (1)$$

図1に示される結果からわかるように、クランク角に対する熱発生量 $Q$ の変化パターンと、クランク角に対する制御パラメータ $P V^{\kappa}$ の変化パターンとは、概ね一致(相似)しており、特に、筒内の混合気の燃焼開始(ガソリンエンジンでは火花点火時、ディーゼルエンジンでは圧縮着火時)の前後(例えば、図1における約 $-180^{\circ}$ から約 $135^{\circ}$ までの範囲)では、熱発生量 $Q$ の変化パターンと、制御パラメータ $P V^{\kappa}$ の変化パターンとは極めて良好に一致することがわかる。

一方、ある気筒において失火が発生した場合、その気筒では、失火が発生していない気筒に比べて、燃焼開始(火花点火または圧縮着火)前のあるタイミングから燃焼開始後のあるタイミングまでの熱発生量 $\int dQ$ ( $dQ$ を例えば $\theta$

$\theta_1$  から  $\theta_2$  [ただし、 $\theta_1 < \theta_2$ ] まで積分した値、以下同じ) が小さくなる。  
また、当該熱発生量  $\int dQ$  は、筒内における失火の程度によっても変化する。  
従って、このような筒内における熱発生量  $Q$  と失火状態との関係と、本発明者  
らによって見出された筒内における熱発生量  $Q$  と制御パラメータ  $P V^*$  との相  
5 関とを利用することにより、筒内圧検出手段によって検出された筒内圧力と当  
該筒内圧力の検出時における筒内容積とに基づいて算出される制御パラメータ  
 $P V^*$  に基づいて筒内における失火状態を低負荷で精度よく判定することが可  
能となる。

このように、本発明による内燃機関の制御装置では、上述のような新規な知  
10 見に基づいて、筒内圧力を検出する筒内圧検出手段によって検出された筒内圧  
力と、当該筒内圧力の検出時における筒内容積に基づいて算出される制御パ  
ラメータ、すなわち、筒内圧検出手段によって検出された筒内圧力と、当該筒内  
圧力の検出時における筒内容積を所定の指数で累乗した値との積である制御パ  
ラメータ ( $P V^*$ ) に基づいて筒内における失火状態が判定されるのである。

15 そして、好ましくは、所定の 2 点について制御パラメータが算出され、当該  
所定の 2 点間における制御パラメータの差分が第 1 の閾値を下回っている場合  
に筒内が半失火状態にあると判断される。また、好ましくは、上記所定の 2 点  
間における制御パラメータの差分が第 1 の閾値を下回っており、かつ、第 1 の  
閾値よりも小さい第 2 の閾値を下回っている場合に筒内が完全失火状態にある  
20 と判断される。

上述のように、本発明者らが着目した制御パラメータ  $P V^*$  は、内燃機関の  
筒内における熱発生量  $Q$  を反映するものである。更に、所定の 2 点間 (例えば  
筒内における燃焼開始の前後 2 点) における制御パラメータ  $P V^*$  の差分は、  
当該 2 点間における筒内での熱発生量  $\int dQ$  を示し、極めて低負荷で算出し得  
25 るものである。そして、当該 2 点間における筒内での熱発生量  $\int dQ$  は、筒内

における失火の程度に応じて変化し、例えば筒内が半失火状態にあるような場合、当該熱発生量 $\int dQ$ は、所定の範囲内に収まることになる。従って、所定の2点間における制御パラメータ $P V^*$ の差分と、第1および第2の閾値とを比較することにより、演算負荷を大幅に低減させつつ、筒内における失火状態を精度よく判定することが可能となる。この場合、上記所定の2点の一方は、  
5 吸気弁開弁後かつ燃焼開始前に設定され、他方は、燃焼開始の後かつ排気弁開弁前に設定されると好ましい。

以下、図面を参照しながら、本発明を実施するための最良の形態について具体的に説明する。

10 図2は、本発明による内燃機関を示す概略構成図である。同図に示される内燃機関1は、シリンダブロック2に形成された燃焼室3の内部で燃料および空気の混合気を燃焼させ、燃焼室3内でピストン4を往復移動させることにより動力を発生するものである。内燃機関1は多気筒エンジンとして構成されると好ましく、本実施形態の内燃機関1は、例えば4気筒エンジンとして構成され  
15 る。

各燃焼室3の吸気ポートは、吸気管（吸気マニホールド）5にそれぞれ接続され、各燃焼室3の排気ポートは、排気管6（排気マニホールド）にそれぞれ接続されている。また、内燃機関1のシリンダヘッドには、吸気弁 $V_i$ および排気弁 $V_e$ が燃焼室3ごとに配設されている。各吸気弁 $V_i$ は、対応する吸気  
20 ポートを開閉し、各排気弁 $V_e$ は、対応する排気ポートを開閉する。各吸気弁 $V_i$ および各排気弁 $V_e$ は、例えば、可変バルブタイミング機能を有する動弁機構（図示省略）によって動作させられる。更に、内燃機関1は、気筒数に応じた数の点火プラグ7を有し、点火プラグ7は、対応する燃焼室3内に臨むようにシリンダヘッドに配設されている。

25 吸気管5は、図2に示されるように、サージタンク8に接続されている。サ

ージタンク 8 には、給気ライン L 1 が接続されており、給気ライン L 1 は、エアクリーナ 9 を介して図示されない空気取入口に接続されている。そして、給気ライン L 1 の中途（サージタンク 8 とエアクリーナ 9 との間）には、スロットルバルブ（本実施形態では、電子制御式スロットルバルブ）10 が組み込まれている。一方、排気管 6 には、図 2 に示されるように、三元触媒を含む前段触媒装置 11 a および NO<sub>x</sub> 吸蔵還元触媒を含む後段触媒装置 11 b が接続されている。

更に、内燃機関 1 は、複数のインジェクタ 12 を有し、各インジェクタ 12 は、図 2 に示されるように、対応する燃焼室 3 内に臨むようにシリンダヘッドに配置されている。また、内燃機関 1 の各ピストン 4 は、いわゆる深皿頂面型に構成されており、その上面に、凹部 4 a を有している。そして、内燃機関 1 では、各燃焼室 3 内に空気を吸入させた状態で、各インジェクタ 12 から各燃焼室 3 内のピストン 4 の凹部 4 a に向けてガソリン等の燃料が直接噴射される。これにより、内燃機関 1 では、点火プラグ 7 の近傍に燃料と空気との混合気の層が周囲の空気層と分離された状態で形成（成層化）されるので、極めて希薄な混合気を用いて安定した成層燃焼を実行することが可能となる。なお、本実施形態の内燃機関 1 は、いわゆる直噴エンジンとして説明されるが、これに限られるものではなく、本発明が吸気管（吸気ポート）噴射式の内燃機関に適用され得ることはいうまでもない。

上述の各点火プラグ 7、スロットルバルブ 10、各インジェクタ 12 および動弁機構等は、内燃機関 1 の制御装置として機能する ECU 20 に電氣的に接続されている。ECU 20 は、何れも図示されない CPU、ROM、RAM、入出力ポート、および、記憶装置等を含むものである。ECU 20 には、図 2 に示されるように、内燃機関 1 のクランク角センサ 14 を始めとした各種センサが電氣的に接続されている。ECU 20 は、記憶装置に記憶されている各種

マップ等を用いると共に各種センサの検出値等に基づいて、所望の出力が得られるように、点火プラグ7、スロットルバルブ10、インジェクタ12、動弁機構等を制御する。

また、内燃機関1は、半導体素子、圧電素子あるいは光ファイバ検出素子等  
5 を含む筒内圧センサ（筒内圧検出手段）15を気筒数に応じた数だけ有している。各筒内圧センサ15は、対応する燃焼室3内に受圧面が臨むようにシリンダヘッドに配設されており、ECU20に電氣的に接続されている。各筒内圧センサ15は、対応する燃焼室3における筒内圧力を検出し、検出値を示す信号をECU20に与える。

10 次に、図3を参照しながら、上述の内燃機関1における失火判定処理の手順について説明する。

内燃機関1が始動された後、アイドル状態からアイドルオフ状態に移行すると、図3に示されるように、ECU20は、図示されないアクセル位置センサからの信号等に基づいて内燃機関1の目標トルクを定めると共に、予め用意さ  
15 れているマップ等を用いて目標トルクに応じた吸入空気量（スロットルバルブ10の開度）および各インジェクタ12からの燃料噴射量（燃料噴射時間）を設定する（S10）。更に、ECU20は、S12にて、スロットルバルブ10の開度をS10にて求めた開度に設定すると共に、各インジェクタ12から例えば吸気行程中にS10にて定めた量の燃料を噴射させる。

20 また、ECU20は、クランク角センサ14からの信号に基づいて内燃機関1のクランク角をモニタしている。そして、ECU20は、燃焼室3ごとに、各吸気弁Viの開弁後であって、かつ、各点火プラグ7による点火前に設定された第1のタイミング（クランク角が $\theta_1$ となるタイミング）になると、筒内圧センサ15からの信号に基づいて、クランク角が $\theta_1$ となる時の筒内圧力P  
25 （ $\theta_1$ ）を取得する（S14）。更に、ECU20は、取得した筒内圧力P（ $\theta$



$\theta_1$ ) と、筒内圧力  $P(\theta_1)$  の検出時、すなわち、クランク角が  $\theta_1$  となる時の筒内容積  $V(\theta_1)$  を比熱比  $\kappa$  (本実施形態では、 $\kappa = 1.32$ ) で累乗した値との積である制御パラメータ  $P(\theta_1) \cdot V^\kappa(\theta_1)$  を燃焼室 3 ごとに算出し、RAM の所定の記憶領域に記憶させる (S16)。

- 5 第1のタイミングは、各燃焼室 3 内において燃焼が開始される時点 (点火時) よりも十分に前のタイミングに設定されると好ましい。本実施形態において、第1のタイミングは、例えば、クランク角センサ 14 からの信号に示されるクランク角が  $-60^\circ$  となるタイミング ( $\theta_1 = -60^\circ$ 、すなわち、上死点前  $60^\circ$ ) とされている。また、 $V^\kappa(\theta_1)$  の値 (本実施形態では、 $V^\kappa(-60^\circ)$  の値) は、  
10 予め算出された上で記憶装置に記憶されている。

S16 の処理の後、ECU 20 は、燃焼室 3 ごとに、各点火プラグ 7 による点火後であって、各排気弁  $V_e$  の開弁前に設定された第2のタイミング (クランク角が  $\theta_2$  となるタイミング) になると、筒内圧センサ 15 からの信号に基づいて、クランク角が  $\theta_2$  となる時の筒内圧力  $P(\theta_2)$  を取得する (S18)。

- 15 更に、ECU 20 は、取得した筒内圧力  $P(\theta_2)$  と、筒内圧力  $P(\theta_2)$  の検出時、すなわち、クランク角が  $\theta_2$  となる時の筒内容積  $V(\theta_2)$  を比熱比  $\kappa$  (本実施形態では、 $\kappa = 1.32$ ) で累乗した値との積である制御パラメータ  $P(\theta_2) \cdot V^\kappa(\theta_2)$  を燃焼室 3 ごとに算出し、RAM の所定の記憶領域に記憶させる (S20)。第2のタイミングは、燃焼室 3 内における混合気の燃焼が概  
20 ね完了したタイミングに設定されると好ましい。本実施形態では、第2のタイミングが、例えば、クランク角センサ 14 からの信号に示されるクランク角が  $90^\circ$  となるタイミング ( $\theta_2 = 90^\circ$ 、すなわち、上死点後  $90^\circ$ ) とされている。また、 $V^\kappa(\theta_2)$  の値 (本実施形態では、 $V^\kappa(90^\circ)$  の値) は、  
予め算出された上で記憶装置に記憶されている。

- 25 上述のようにして、制御パラメータ  $P(\theta_1) \cdot V^\kappa(\theta_1)$  および  $P(\theta_2) \cdot$

$V^k(\theta_2)$  を求めると、ECU20は、燃焼室3ごとに、第1および第2のタイミングの間における制御パラメータ $P V^k$ の差分を、

$$\Delta P V^k = P(\theta_2) \cdot V^k(\theta_2) - P(\theta_1) \cdot V^k(\theta_1)$$

として算出し、RAMの所定の記憶領域に記憶させる(S22)。この差分 $\Delta P V^k$

5  $P V^k$  は、上述のように、第2のタイミングと第1のタイミングとの間(所定の2点間)における各燃焼室3での熱発生量 $\int dQ$ 、すなわち、第1のタイミングから第2のタイミングまでの間に燃焼室3で発生した熱量を示す。このように、S14からS22までの処理により、第1のタイミングと第2タイミングとの間における熱発生量を良好に反映した制御パラメータ $P V^k$ の差分 $\Delta P$   
10  $V^k$  が燃焼室3ごとに簡易かつ速やかに算出される。これにより、筒内圧力を微小な単位クランク角ごとに積分処理して各燃焼室3における失火状態を判定する場合と比較して、ECU20における演算負荷を大幅に低減させることができる。

ここで、第2のタイミングと第1のタイミングとの間(所定の2点間)における何れかの燃焼室3での熱発生量 $\int dQ$ を示す差分 $\Delta P V^k$ は、当該燃焼室3内における失火の程度に応じて変化し、例えば当該燃焼室3内が半失火状態にあるような場合、差分 $\Delta P V^k$ は、所定の値よりも小さくなる。また、当該燃焼室3内が完全失火状態にある場合、差分 $\Delta P V^k$ は、当該所定の値よりも小さく(理論的にはゼロ)になる。このため、S22にて差分 $\Delta P V^k$ を求め  
20 ると、ECU20は、燃焼室3ごとに、差分 $\Delta P V^k$ が予め定められている第1の閾値 $\alpha$ を下回っているか否か判定する(S24)。S24にて、全燃焼室3の差分 $\Delta P V^k$ が第1の閾値 $\alpha$ を下回っていないと判断した場合、ECU20は、何れの燃焼室3においても失火が発生していないとみなし、S10に戻ってそれ以降の一連の処理を繰り返す。

25 一方、S24にて、少なくとも何れかの燃焼室3について差分 $\Delta P V^k$ が第

1の閾値 $\alpha$ を下回っていると判断した場合、ECU20は、その燃焼室3の内部が半失火状態にあるとみなし、その燃焼室に対応する図示されないカウンタを1だけインクリメントする(S26)。更に、ECU20は、当該カウンタのカウント値が予め定められている閾値を超えているか否かを判定する(S28)。

- 5 S28にてカウンタのカウント値が予め定められている閾値を超えていないと判断した場合、ECU20は、所定のマップ等を用いて、スロットルバルブ10の開度、インジェクタ12からの燃料噴射量、吸気弁Viおよび/または排気弁Veの開閉タイミング、更には、排ガス還流系統を備えた内燃機関にあっては排ガス還流率の少なくとも何れか一つをS22にて求めた差分 $\Delta PV^*$ に応じて補正する(S30)。

- すなわち、内燃機関1では、第1のタイミングと第2のタイミングとの間における制御パラメータ $PV^*$ の差分 $\Delta PV^*$ が第1の閾値 $\alpha$ を下回っても、差分 $\Delta PV^*$ が第1の閾値 $\alpha$ を下回る頻度が少ない場合、その燃焼室3で発生した失火は一時的なものであるとみなされる。そして、このような場合には、スロットル開度、燃料噴射量、バルブ開閉タイミング等が適宜補正され(S30)、これにより、その燃焼室3におけるそれ以後の失火が抑制されていくことになる。

- また、ECU20は、S28にてカウンタのカウント値が予め定められている閾値を超えたと判断した場合、すなわち、その燃焼室3における失火の発生回数が当該閾値を超えたと判断した場合、そのカウンタをリセットし(S32)、更に、S22にて求めた差分 $\Delta PV^*$ が第2の閾値 $\beta$ (ただし、 $\beta < \alpha$ である)を下回っているか否かを判定する(S34)。そして、S34にて差分 $\Delta PV^*$ が第2の閾値 $\beta$ を下回っていると判断した場合、ECU20は、例えば点火プラグ7のトラブル等により、その燃焼室3の内部が完全失火状態にあるとみなし、所定の警告表示を行う(S36)。

S 3 4にて差分 $\Delta P V^k$ が第2の閾値 $\beta$ を下回っていないと判断した場合、ECU 20は、所定のマップ等を用いて、スロットルバルブ10の開度、インジェクタ12からの燃料噴射量、吸気弁Viおよび/または排気弁Veの開閉タイミング、更には、排ガス還流系統を備えた内燃機関にあっては排ガス還流率の少なくとも何れか一つをS 2 2にて求められた差分 $\Delta P V^k$ に応じて補正する(S 3 0)。すなわち、内燃機関1では、ある燃焼室3における失火の発生回数が上記閾値を超えた場合であっても、差分 $\Delta P V^k$ が第2の閾値 $\beta$ を下回っていない場合には、スロットル開度、燃料噴射量、バルブ開閉タイミング等が適宜補正され(S 3 0)、これにより、その燃焼室3におけるそれ以後の失火が抑制されていくことになる。そして、S 3 0またはS 3 6の処理後、ECU 20は、S 1 0に戻ってそれ以降の一連の処理を繰り返す。

このように、内燃機関1では、筒内圧センサ15によって検出される筒内圧力 $P(\theta)$ と当該筒内圧力 $P(\theta)$ の検出時における筒内容積 $V(\theta)$ とに基づいて算出される制御パラメータ、すなわち、筒内圧センサ15によって検出される筒内圧力 $P(\theta)$ と、当該筒内圧力 $P(\theta)$ の検出時における筒内容積 $V(\theta)$ を所定の指数 $k$ で累乗した値との積である制御パラメータ $P V^k$ に基づいて燃焼室3内における失火状態が低負荷で精度よく判定される。そして、内燃機関1では、燃焼室3内が失火状態(半失火状態)にあると判断された場合、失火を解消するように、スロットル開度、燃料噴射量、バルブ開閉タイミング、排ガス還流率等の少なくとも何れかが補正される。これにより、内燃機関1によれば、回転速度を良好に維持して常に所望の出力を得ることが可能となる。

なお、上述の内燃機関1は、ガソリンエンジンであるものとして説明されたが、これに限られるものではなく、本発明がディーゼルエンジンに適用され得ることはいうまでもない。特に、本発明は、ディーゼルエンジンにおいてリッ

チ運転を実行する際のリッチ失火の判定や、各種内燃機関においていわゆるリ  
ーンリミット運転を実行する際の失火判定に適用されると有効である。

産業上の利用可能性

- 本発明は、筒内における失火状態を低負荷で精度よく判定可能とする実用的
- 5   な内燃機関の制御装置および内燃機関の失火判定方法の実現に有用である。

## 請 求 の 範 囲

1. 燃料および空気の混合気を筒内で燃焼させて動力を発生する内燃機関の制御装置において、

5 筒内圧検出手段と、

前記筒内圧検出手段によって検出された筒内圧力と、当該筒内圧力の検出時における筒内容積とに基づいて制御パラメータを算出する演算手段と、

前記演算手段によって算出された前記制御パラメータに基づいて、前記筒内における失火状態を判定する失火判定手段とを備えることを特徴とする内燃機  
10 関の制御装置。

2. 前記制御パラメータは、前記筒内圧検出手段によって検出された筒内圧力と、当該筒内圧力の検出時における筒内容積を所定の指数で累乗した値との積であることを特徴とする請求項 1 に記載の内燃機関の制御装置。

3. 前記演算手段は、所定の 2 点について前記制御パラメータを算出し、前  
15 記失火判定手段は、前記所定の 2 点間における前記制御パラメータの差分が第 1 の閾値を下回っている場合に前記筒内が半失火状態にあると判断することを特徴とする請求項 2 に記載の内燃機関の制御装置。

4. 前記失火判定手段は、前記所定の 2 点間における前記制御パラメータの差分が前記第 1 の閾値を下回っており、かつ、前記第 1 の閾値よりも小さい第  
20 2 の閾値を下回っている場合に前記筒内が完全失火状態にあると判断することを特徴とする請求項 3 に記載の内燃機関の制御装置。

5. 前記所定の 2 点の一方は、吸気弁開弁後かつ燃焼開始前に設定され、他方は、前記燃焼開始の後かつ排気弁開弁前に設定されることを特徴とする請求項 3 に記載の内燃機関の制御装置。

25 6. 燃料および空気の混合気を筒内で燃焼させて動力を発生する内燃機関の

失火判定方法において、

(a) 筒内圧力を検出するステップと、

(b) ステップ(a)で検出した筒内圧力と、当該筒内圧力の検出時における筒内容積とに基づいて制御パラメータを算出するステップと、

5 (c) ステップ(b)で算出した前記制御パラメータに基づいて、前記筒内における失火状態を判定するステップとを含むことを特徴とする内燃機関の失火判定方法。

7. 前記制御パラメータは、ステップ(a)で検出した筒内圧力と、当該筒内圧力の検出時における筒内容積を所定の指数で累乗した値との積であることを特徴とする請求項6に記載の内燃機関の失火判定方法。

8. ステップ(b)では、所定の2点について前記制御パラメータを算出し、ステップ(c)では、前記所定の2点間における前記制御パラメータの差分が第1の閾値を下回っている場合に前記筒内が半失火状態にあると判断することを特徴とする請求項7に記載の内燃機関の失火判定方法。

15 9. ステップ(c)は、前記所定の2点間における前記制御パラメータの差分が前記第1の閾値を下回っており、かつ、前記第1の閾値よりも小さい第2の閾値を下回っている場合に前記筒内が完全失火状態にあると判断することを含む請求項8に記載の内燃機関の失火判定方法。

10. 前記所定の2点の一方は、吸気弁開弁後かつ燃焼開始前に設定され、  
20 他方は、前記燃焼開始の後かつ排気弁開弁前に設定されることを特徴とする請求項8に記載の内燃機関の失火判定方法。

1/3

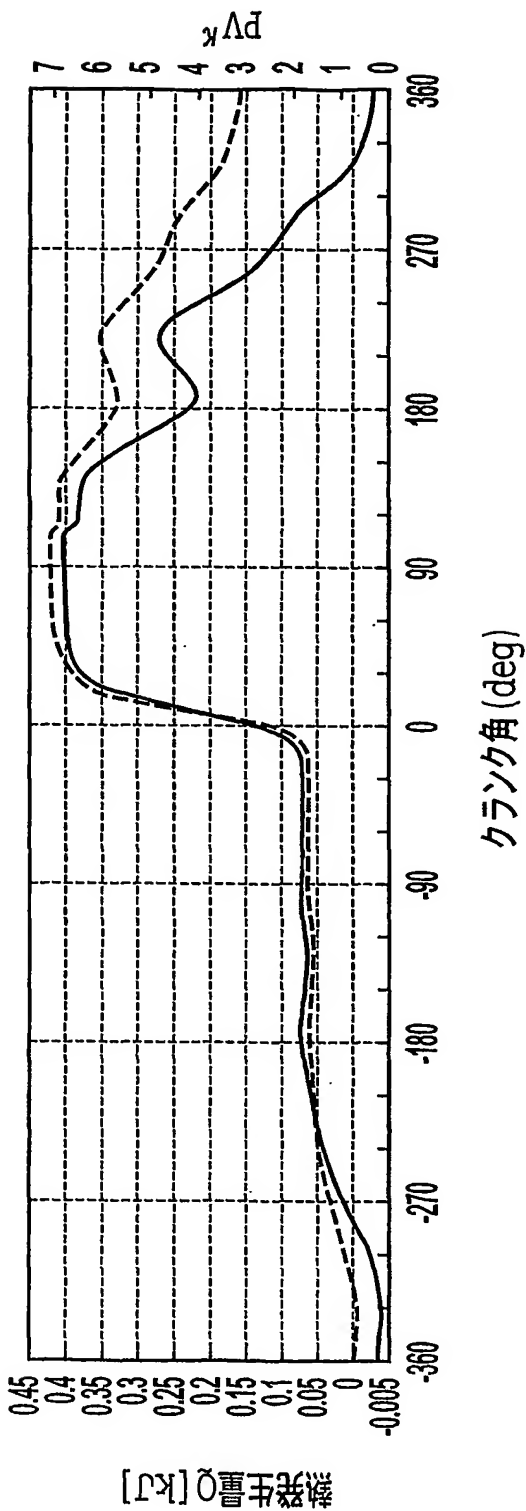


FIG.1



2/3

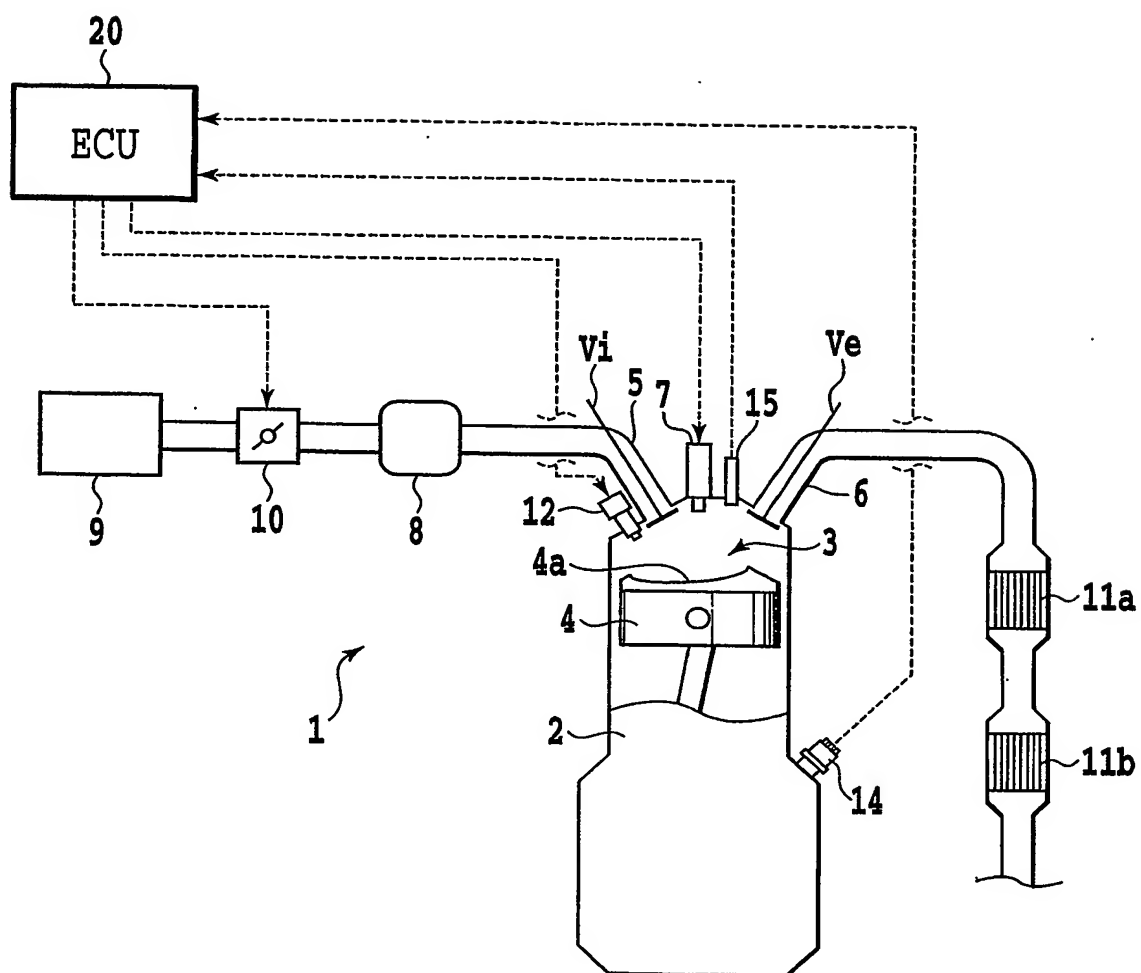
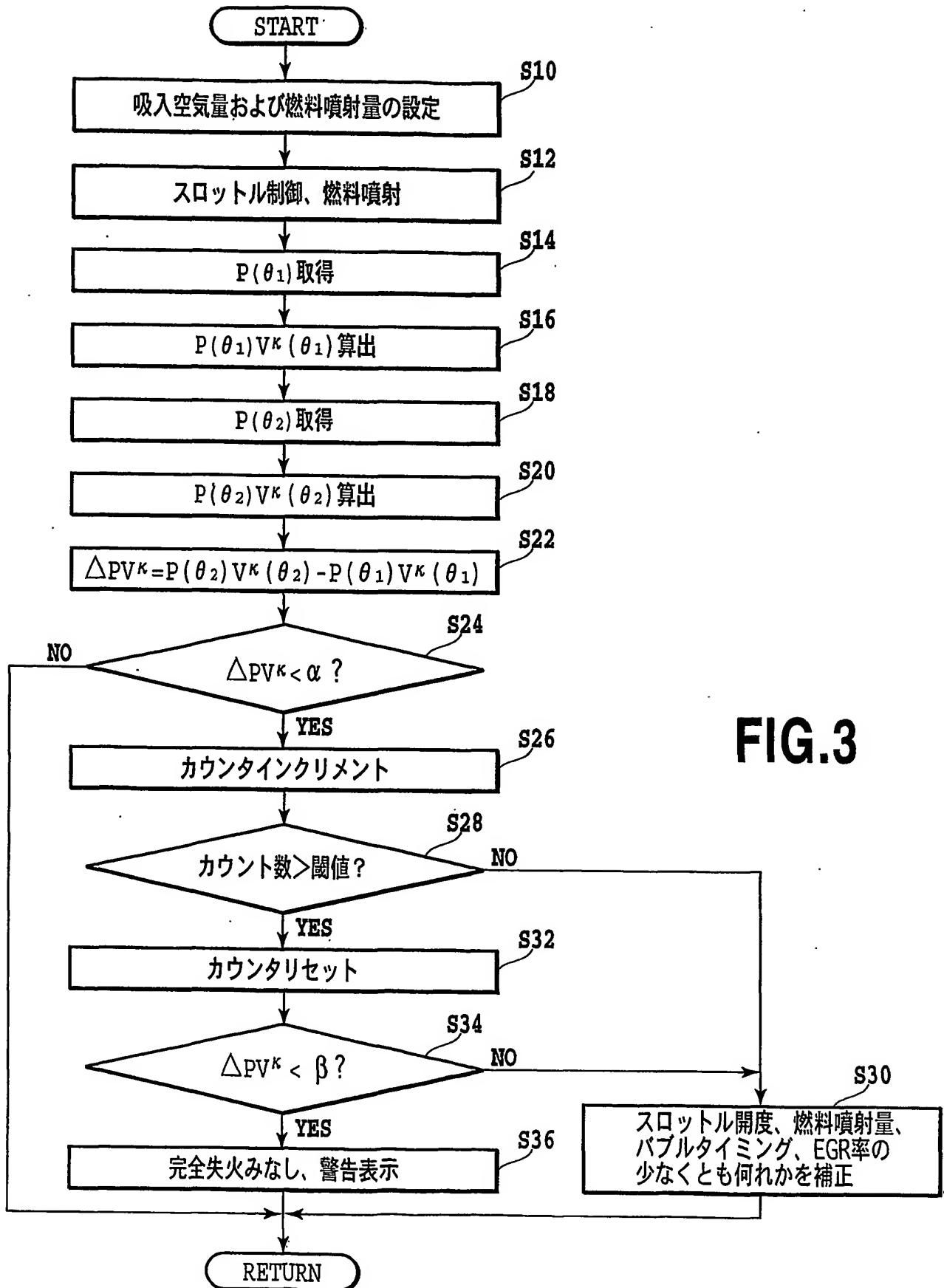


FIG.2

3/3



# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2004/010077

## A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

Int.Cl<sup>7</sup> F02D45/00

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

## B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

Int.Cl<sup>7</sup> F02D45/00

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

|                           |           |                            |           |
|---------------------------|-----------|----------------------------|-----------|
| Jitsuyo Shinan Koho       | 1922-1996 | Jitsuyo Shinan Toroku Koho | 1996-2004 |
| Kokai Jitsuyo Shinan Koho | 1971-2004 | Toroku Jitsuyo Shinan Koho | 1994-2004 |

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

## C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

| Category* | Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages                                       | Relevant to claim No.   |
|-----------|--|-------------------------|
| X<br>A.   | JP 3-246373 A (Nissan Motor Co., Ltd.),<br>01 November, 1991 (01.11.91),<br>Full text; all drawings<br>(Family: none)    | 1, 2, 6, 7<br>3-5, 8-10 |
| A         | JP 2000-234558 A (Denso Corp.),<br>29 August, 2000 (29.08.00),<br>Full text; all drawings<br>(Family: none)              | 1-10                    |
| A         | JP 2002-256950 A (Honda Motor Co., Ltd.),<br>11 September, 2002 (11.09.02),<br>Full text; all drawings<br>(Family: none) | 1-10                    |

☐ Further documents are listed in the continuation of Box C.

☐ See patent family annex.

\* Special categories of cited documents:

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search  
09 September, 2004 (09.09.04)

Date of mailing of the international search report  
28 September, 2004 (28.09.04)

Name and mailing address of the ISA/  
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

## A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))

Int. Cl' F 02D45/00

## B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC))

Int. Cl' F 02D45/00

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報 1922-1996年

日本国公開実用新案公報 1971-2004年

日本国実用新案登録公報 1996-2004年

日本国登録実用新案公報 1994-2004年

国際調査で使用した電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)

## C. 関連すると認められる文献

| 引用文献の<br>カテゴリー* | 引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示                              | 関連する<br>請求の範囲の番号               |
|-----------------|--|--------------------------------|
| X<br>A          | J P 3-246373 A (日産自動車株式会社) 1991.11.01,<br>全文, 全図 (ファミリーなし)     | 1, 2, 6,<br>7<br>3-5, 8-<br>10 |
| A               | J P 2000-234558 A (株式会社デンソー)<br>2000.08.29, 全文, 全図 (ファミリーなし)   | 1-10                           |
| A               | J P 2002-256950 A (本田技研工業株式会社)<br>2002.09.11, 全文, 全図 (ファミリーなし) | 1-10                           |

☐ C欄の続きにも文献が列挙されている。☐ パテントファミリーに関する別紙を参照。

## \* 引用文献のカテゴリー

「A」 特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの

「E」 国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの

「L」 優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す)

「O」 口頭による開示、使用、展示等に言及する文献

「P」 国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献

「T」 国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの

「X」 特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの

「Y」 特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの

「&amp;」 同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日

09.09.2004

国際調査報告の発送日

28.9.2004

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁 (ISA/J P)

郵便番号100-8915

東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官 (権限のある職員)

関 義彦

3G

9145

電話番号 03-3581-1101 内線 3355